



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

# PARKIMISJÄRELEVALVE

Eduka parkimisstrateegia võti



 European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

## IMPRESSUM

### Üldist

See dokument koostati projekti PARK4SUMP raames, mida rahastatakse Euroopa Liidu teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammist „Horisont 2020“ toetuslepingu nr. 769072 alusel.

PARK4SUMP on üks algatuse CIVITAS projektidest. Täpsemalt: - [civitas.eu](http://civitas.eu)

### Pealkiri

Parkimisjärevalve

Eduka parkimisstrateegia võti

### Autor

Ivo Cré, POLIS

### Tänuavaldused

See dokument valmis tänu projektis Park4 SUMP osalenud organisatsioonidele ja autor tunnustab kõiki nende panuse eest.

Eriline tänu ka Euroopa turvalise parkimise organisatsioonile European Parking Association parkimisjärevalve hea tava tunnustamise eest iga kahe aasta järel väljaantava tänaval parkimise autasuga.

### Läbivaatajad

Susan Tully, Edinburghi ülikooli teadur, Šotimaa, Ühendkuningriik.

Robert Pressl, projektijuht, Austria liikuvusuuringud FGM-AMOR.

### Lahtiütlus

Selles dokumendis väljendatud seisukohtade eest vastutavad nimetatud autorid ainuisikuliselt ning need ei pruugi kajastada Euroopa Komisjoni seisukohti.

### Autoriõigus

Kõik selle dokumendi pildid on esitatud neid omavate organisatsioonide või üksikisikute loal. Selle dokumendi sisu võib kopeerida ja sellele tugineda.

## SISUKORD

1. Brošüüri tutvustus .....	5
1.1 Eesmärkide kokkuvõte .....	5
1.2 Brošüüri fookus: reguleeritud ja tasulise parkimise järelevalve.....	5
2. Edu võti: tasakaalustatud lähenemine .....	6
2.1 Tänavakasutuse korraldus .....	7
2.2 Teenuse pakkumine.....	7
2.3 Tulu suurendamine .....	7
3. Parkimisjärelevalve tegevuskorra määratlemine .....	9
Lähtekoht: õiglane ja tõhus nii kohaliku omavalitsuse kui ka sõidukijuhtide jaoks. ....	9
3.1 Parkimisrikkumiste järelevalve on sumpi protsess.....	9
3.2 Parkimisjärelevalve olulised etapid .....	10
4. Parkimisjärelevalve põhimõtted.....	12
1. Põhimõtte luua sõidukijuhile lihtsasti arusaadav parkimissüsteem .....	13
2. Põhimõtte julgustada inimesi parkimiskorda järgima.....	13
3. Põhimõtte nii palju kui võimalik kasutada haldusmenetlust.....	14
4. Põhimõtte karistused peavad olema proportsionaalsed .....	14
5. Põhimõtte parkimisjärelevalve peab olema läbipaistev.....	14
6. Põhimõtte erinevate parkijate õiglane ja võrdne kohtlemine.....	15
7. Põhimõtte parkimiskontrolöride väärtustamine .....	15
5. Parkimisjärelevalve vahendid+ .....	17
5.1 Tänavaplaneerimise vahendid tõhustavad parkimisjärelevalvet.....	17
5.2 Lukustamine ja ümberpaigutamine.....	17
5.3 Digitaalne parkimisjärelevalve.....	17
5.4 Parkimisjärelevalve andmete kasutamine politsei otsustest teavitamiseks.....	19
6. Parkimisjärelevalvega seotud spetsiifilised probleemid .....	21
6.1 Erivajadusega inimese euroopa parkimiskaardi mittesihipärane kasutamine .....	21
6.2 Uued kitsaskohad .....	22
7. Viited .....	24



Skaneerimisauto Trondheimis  
Allikas: © Trondheim parkering

# 1. Brošüüri tutvustus

## 1.1 EESMÄRKIDE KOKKUVÕTE

Selles brošüüris jagatakse projekti PARK4SUMP parkimisjärevalve kogemusi. Esimeses peatükis esitatakse dokumendi fookus: reguleeritud ja tasulise parkimise järelevalve (vt 1.2), ja teises peatükis kirjeldatakse tasakaalustatud lähenemisviisi kolmele tasuta parkimise järelevalve eesmärgile: tänavakasutuse korraldusele, teenuse pakkumisele ja tulude suurendamisele (vt ptk 2 Edu võti: tasakaalustatud lähenemine“). Kolmandas peatükis määratletakse parkimisjärevalve SUMPi protsessina (vt ptk 3 „Parkimisjärevalve tegevuskorra määratlemine“). Neljandas peatükis „Parkimisjärevalve põhimõtted“ esitatakse 7 põhimõtet, mida mõistlikus parkimisjärevalves järgida. Viendas peatükis tuuakse välja peamised parkimisjärevalve vahendid ning kuuendas peatükis kirjeldatakse parkimisjärevalvega seotud spetsiifilisi probleeme, sealhulgas mõnd uut kitsaskohta.

## 1.2 BROŠÜÜRI FOOKUS: REGULEERITUD JA TASULISE PARKIMISE JÄRELEVALVE

Parkimisvõimalusi on erinevaid ja mitmesuguste hüvedega.

Väljaspool tänavat parkimine annab juhile võimaluse hoida sõidukit avalikult ligipääsetavas, poolavalikus (nt kaubanduskeskuse parkla selle lahtiolekuajal) või eraparklas (nt ettevõtte parkla). Ligipääs neile kohtadele võib olla (virtuaalselt) tõkestatud või tõkestamata.

Kuigi mõnel juhul on riigiasutuste kohustus eemaldada sõidukid eraomandis olevalt taristult või maalt, ei ole see siin dokumendis keske tähelepanu all.

Tänaval parkimine tähendab, et kehtib parkimiskord, millega on kindlaks määratud, kes (luba, sõiduki tüüp) ja kui kaua konkreetses kohas parkida tohib, kuid kohapeal tasumist ei nõuta. Tänaval parkimine võib hõlmata ka tasulist parkimist. Parkimisõiguse määrab kindlaks reguleeritud või tasulise parkimise kord ja see on parkimisjärevalves äärmiselt oluline. Parkimisõigus põhineb asukohal ja ajal, st parkida tohib kindlaksmääratud kohas ja ajal.

Peale selle esineb ka ebaseaduslikku parkimist – see on parkimine kohas, mis ei ole parkimiseks ette nähtud või sobiv, näiteks kõnnitee, maantee jne. See tekitab sageli teiste liiklejate jaoks ohtlikke olukordi.

Selles dokumendis keskendume tänaval parkimise – konkreetsemalt reguleeritud ja tasulisele parkimise – järelevalvele. Uusi kitsaskohti kirjeldavas peatükis juhime tähelepanu mõnele parkimisjärevalve lähituleviku probleemile, mis jäävad selle brošüüri fookusest välja



## 2. Edu võti: tasakaalustatud lähenemine

Enne parkimisjärelevalve üksikasjadesse süvenemist on kasulik mõista, miks linnad sellega tegelevad. Mis juhtuks, kui parkimisjärelevalve puuduks või oleks ebapiisav? Tänavatel valitseks kaos, kodanikud tunneksid end hooletusse jäetuna (nii parkimiskohta otsivad juhid kui ka teised liiklejad) ning parkimisest saadav tulu väheneks järsult. Seetõttu näeb nõuetekohase tänaval parkimise järelevalve ette tasakaalustatud lähenemisviisi erinevatele eesmärkidele: tänavakasutuse korraldusele, teenuse pakkumisele ja tulude suurendamisele.



Parkimiskontrolör Trondheimis (Norra)  
Allikas: © Trondheim parkering

## 2.1 TÄNAVAKASUTUSE KORRALDUS

Tänaval parkimise järelevalve põhieesmärk on vormilt lihtne, aga oluline: vältida kaose tekkimist linnatänavail. Linnaruumi mõistlikuks kasutamiseks rakendatakse tänavakasutuse korraldust. See on seotud PARK4SUMPi parkimispõhimõttega nr 201: alati peab olema teatud arv vabu parkimiskohi. Peale selle saab tänavakasutuse korraldusega tagada parema linnaruumi, kus on rohkem võimalusi jalutamise, jalgrattaga sõitmise ja muude tänava elavdamise võimaluste jaoks. Tänavakasutuse korraldusega saab tänavaalal eelistada erinevaid kasutajarühmi, nt elanikke, külalisi või jaotusvedusid, ning hallata parkimist nii asukohast ja kellaajast kui ka tänava potentsiaalset lähtudes.

## 2.2 TEENUSE PAKKUMINE

Parkimisjärelevalve strateegiad tõstavad kodanike ja külaliste teadlikkust selle kohta, et kesklinna piirkonnas parkimine on suure väärtusega. See väärtus võib olla rahaline (parkimistasu või elaniku parkimiskaart) või psühholoogiline (aja- ja ruumipiirang). Seda väärtust peab peegeldama ka parkimisteenuse kvaliteet. Selle teenuse kasutamine (tänaval parkimine) on kliendi jaoks tasuline. Parkimisjärelevalve on enamikel juhtudel elanikele ja külalistele osutatava parkimisteenuse nähtav vorm. Tasu saab kompenseerida teenuste pakkumisega.

Parkivale kliendile kõige selgem teenus on võimalus avalikku ruumi isiklikes huvides kasutada. Parkimiskorra täitmise järelevalve tagab teenuse kättesaadavuse parkimiskorda järgivate juhtide jaoks. Teenuse pakkumine võib sisaldada lihtsaid maksevõimalusi – näiteks hiljem maksmist. Hiljem maksmine asendab vahetu tasumise ja annab juhile parkimistasu maksmiseks ajapikenduse. Kaasnev teenus (kõikidele kodanikele) on see, et korrastatud parkimine tänavatel suurendab linnaruumi kvaliteeti.

## 2.3 TULU SUURENDAMINE

Nii nagu teekasutustasu, on ka parkimistasu vahend eesmärgi saavutamiseks. Hind käivitab käitumise muutuse, mille eesmärk on parandada süsteemi toimimist. Saadud maksed loovad seejärel stabiilse tuluvoo. Tulu saab suurendada parkimistasude või elanike parkimislubade arvelt. Parkimisjärelevalve tuvastatud nõuete rikkumine võib parkimistuludele lisada ka parkimise viivistasud. Teisene tuluallikas on tulu parklatest, mille nõudlust aitab suurendada tänaval parkimise rangem kord.

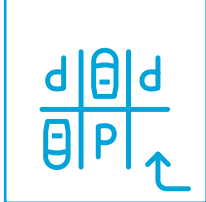
Kui need kolm elementi on tasakaalust väljas, ei ole parkimiskord mõjus (nt ebapiisava järelevalve tõttu), õiglane ega tõhus. Sel juhul on see korraldava asutuse ja/või parkiva kliendi jaoks liiga kulukas.

<sup>1</sup> CIVITAS PARK4SUMP, Parkimise haldamise hea tava ja põhjused, veebilehel:  
[https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)



© Rupprecht Consult 2019





## 3. Parkimisjärelevalve tegevuskorra määratlemine

### LÄHTEKOHT:

õiglane ja tõhus nii kohaliku omavalitsuse kui ka sõidukijuhtide jaoks.

Kõigepealt muutke parkimiskord ja parkimisjärelevalve õiglaseks ja tõhusaks. Näiteks: suurendage parkimistasu seal, kus parkimine muud liiklust takistab, ja veenduge, et parkimiskorra rikkumise korral oleks kõigil ühesugune karistusrisk. Rakendamise etapis ärge esimese ega teise rikkumise eest karistage, tehke hoiatus. Selgitage inimestele, mille jaoks kõrgemat tasu kasutatakse.

### 3.1 PARKIMISRIKKUMISTE JÄRELEVALVE ON SUMPI PROTSESS

Hästi kavandatud parkimiskord toetab SUMPis seatud eesmärkide täitmist. See väljendub kohalikus parkimiskorralduses, mida hallatakse liiklusmärkide, tänavaplaneerimise, tänavaseadmete (makse- ja näiduautomaadid, andurid jne) ja teenuste (maksüsteemid, parkimisloa skeemid) abil.

Parkimisjärelevalve ülesanne on tuvastada parkimiskorra täitmine või rikkumine ja viimasel juhul tegutseda. Kuid see on ka midagi enamat: parkimistasudest ja viivistasudest järelevalve tulemusena saadud tulu kasutatakse avalikuks hüvanguks (eelistatavalt SUMPi rakendamiseks!) ning kogutud andmed võivad olla abiks ka SUMPi põhimõtete ja meetmete hindamisel ja rakendamisel.

Kodanike jaoks on parkimisjärelevalve kuvandiks viivistasu kviitungit väljastav kontrolör. See on ainult jäämäe veepealne osa. Parkimisjärelevalve on protsess ning pädev kohalik omavalitsus peaks seda sellisena ka arvestama ja kavandama. Parkimisjärelevalve on säästva linnalise liikumiskeskonna kava (SUMP) lahutamatu osa.



nniteele pargitud autod Krakowis.  
© Robert Pressl

### 3.2 PARKIMISJÄRELEVALVE OLULISED ETAPID

Parkimisjärelvalve protsessis on kaks peamist etappi. Esimeses etapis kontrollitakse, kas sõiduk tohib olla pargitud kohta, kus see paikneb, ja teises etapis rakendatakse meetmed parkimiskorra rikkumise korral. Need etapid on samad nii mehitatud kui ka digitaalse parkimisjärelvalve korral.

#### 1. Parkimiskorra järgimise või rikkumise kindlakstegemine

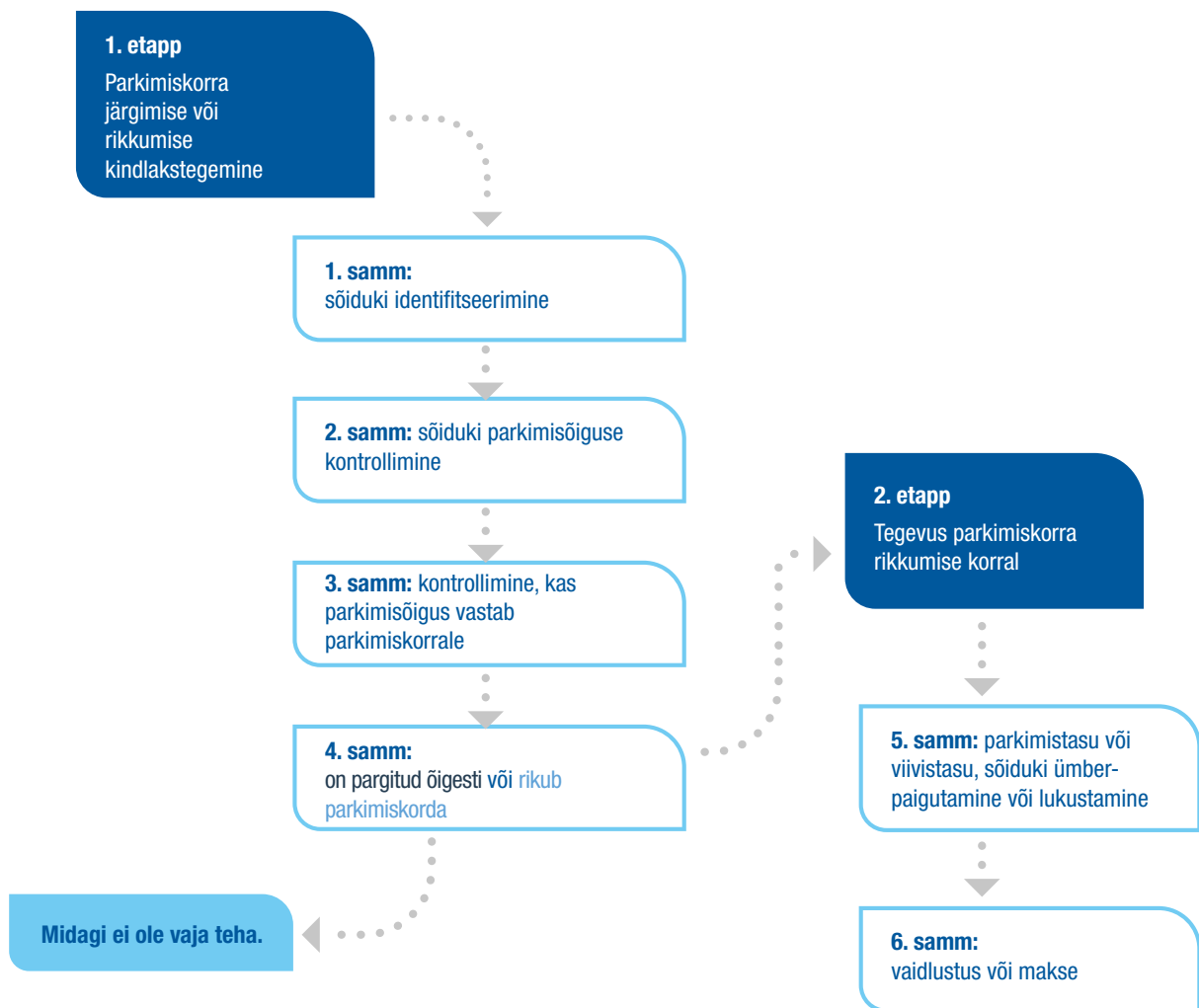
Esimeses etapis identifitseeritakse sõiduk. Sõidukit märkab inimene (parkimiskontrolör) või seade (kaamera). Järgmisena peab kontrolör kontrollima, kas parkimiskorra järgi on seda sõidukit õigus parkida konkreetses kohas ja ajal. Parkimisõigust kajastab luba (elaniku, elektrisõiduki, teenindussõiduki luba,

erivajadusega inimese parkimiskaart jne), parkimiskell (mis tahes kujul) või maksetõend (paberil, digitaalne). Parkimisõiguse vastavust parkimiskorrale saab kontrollida käsitsi (nt kontrolör näeb piletit või luba) või digitaalselt (nt registreerimismärgi automaatse tuvastamise kaamerasüsteem saab infot registrist, kus on salvestatud kõik parkimisõigused, vt täpsemalt allpool).

Parkimisjärelvalve selle etapi lõpuks selgub, kas sõiduk on õigesti pargitud (on õigus selles kohas ja ajal parkida) või rikub parkimiskorda ja liigutakse järgmisse etappi.

#### 2. Tegevus parkimiskorra rikkumise korral

Rikkumisele reageerimise viis oleneb riigi ja kohalikest õigusaktidest: menetlus võib olla karistuslik või mittekaruslik (vt skeem 1), võib määrata viivistasu või mõnel juhul halduslõivusid.



Skeem 1. Tegevus parkimiskorra rikkumise korral

Mõnes linnas kasutatakse viivistasu maksmise tagamiseks parkimiskorda rikkunud sõidukite, vahel ka mitteresidentidele kuuluvate sõidukite, ümberpaigutamist või lukustamist. Juhile viivistasu määramisega peab kaasnema ka viivistasu otsuse vaidlustamise võimalus.

Oluline punkt on sõiduki omaniku isiku ja aadressi kindlakstegemine. See on raske mitteresidentide juhtide korral, sest omavalitsustel puudub juurdepääs teiste riikide sõidukite riiklikele registreerimisandmetele.

Enamikus EL-i riikides on trahvi või viivistasu maksjaks sõiduki omanik (liisingulepingu korral

kõige sagedasem kasutaja). Praegu ei ole selget ja ühest üle-Euroopalist lahendust, mis võimaldaks asutustele juurdepääsu sõidukite registreerimisandmetele.

Eespool kirjeldatud etapid võib teha omavalitsusasutus või tellida teenusena kolmandalt isikult. Näiteks Prahast, kus parkimisjärelvalvet ja karistuskorda järkjärgult täiustatakse, kuuluvad kaameraga varustatud seiresõidukid kolmandale isikule, kõik parkimiskorra järgimise andmed aga kogutakse omavalitsuse tsentraliseeritud IT-süsteemi.



## 4. Parkimisjärelvalve põhimõtted

PARK4SUMPi kogemus näitab, et linnades kasutatakse parkimise haldamiseks üha rohkem digivahendeid.

	Ainult mehitatud parkimisjärelvalve	Parkimiskontrolörid kasutavad kaameraid ja/või elektroonilisi piletiprintereid.	Parkimiskontrolörid kasutavad kõiki tehnoloogilisi vahendeid ja registreerimismärgi tuvastamisseadmega autot või mootorratast.
<b>Linnade arv</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>5</b>

	ÕIGLANE	TÕHUS
<b>Parkimise korraldaja</b>	Riigi õigusraamistiku piires. Välismaiste sõidukite kohta kehtib sama parkimiskord. Spetsiifiliste parkimisvajadustega arvestamine (nt erivajadusega inimeste korral). Tulu suunatakse tagasi teenuste pakkumisse.	Kulutõhus. Ajatõhus. Viivistasud nõutakse sisse. Rõõmsad töötajad.
<b>Sõidukijuht</b>	Kõigi jaoks kehtib sama parkimiskord. Teadmine, et kõik maksavad parkimise eest. Tulu kasutamine omavalitsuse jaoks kasulikult. Läbipaistev tegutsemiskord ja vaidlustamise võimalus.	Selgelt arusaadav, kuidas ja kus saab tasuda. Teave erinevates keeltes. Parkimisjärelvalve protsessi lõpetamiseks sõidukit ei puudutata (lukustamine, ümberpaigutamine), piisab maksmisest.

Peale selle on linnades kasutusel ka lahendusi, kus parkimiskorra rikkumistega tegeleb ainult politsei, tellides sageli parkimisjärelvalveteenuse eraettevõtetelt. Need kaks suundumust – digiteerimine ja teenuse sisseostmine – võivad osutada kohaliku omavalitsuse jaoks raskeks. Lahenduseks on järgida parkimisjärelvalve põhimõtteid.

## 1. PÕHIMÕTE

### Luu sõidukijuhile lihtsasti arusaadav parkimissüsteem

Ei ole üllatav, et tõhusama parkimisjärelvalve korral järgitakse parkimiskorda paremini. Parkimisjärelvalve ei ole eesmärk omaette: see on vahend parkimiskorra järgimise saavutamiseks. Hästi läbimõeldud skeem parandab seaduskuulekust. Linnades saab parkimiskorra järgimise parandamiseks kasutada ka muid vahendeid, näiteks tänavaplaneerimist, liiklusmärke, teavitust, maksevõimalusi ja digivahendeid.

Need võivad parkimiskorra järgimise juhtidele lihtsamaks muuta, kuid juhte on vaja ka motiveerida. Selleks peab parkimiskord olema õiguspärane: kontrollimeetmed peavad olema vajalikud ja proportsionaalsed. See eeldab, et parkimiskord on selgelt esitatud ja lihtsasti mõistetav.

## 2. PÕHIMÕTE

### Julgustage inimesi vastavuses olema

Inimesed peavad aru saama oma käitumise ja linnakeskkonna kvaliteedi seostest. Omavalitsus peab läbipaistvalt kajastama, kuidas parkimistasudest ja viivistasudest saadud raha kasutatakse, näidates eeskätt nende tulude sihtotstarbelist suunamist avaliku korra või säästva linnalise liikumiskeskonna arendamiseks.

Parkimiskorraldaja saab parkimise eest maksmisele luua positiivse imago.

Turunduskampaaniate abil saab tarbijatele paremini selgitada reguleeritud parkimiskorra vajalikkust. Parkimise eest korralikult tasumist võib toetada lojaalsusskeemidega. Seda ei juhtu sageli, aga kui see on juurutatud, saab selle siduda üleminekuga säästvamale liikumiskäitumisele. Hinnastiimulite ja alternatiivsete liikumislahenduste pakkumise pinnalt saab välja töötada hüvesid.

## Lissabon ja sealne leebe parkimisjärelvalve

Varasematel aegadel oli ebaseadusliku parkimise järelvalve Portugalis väga halvasti teadvustatud. Politsei ei soovinud parkimisjärelvalvega eriti tegeleda ja seetõttu vähenes tasuliste parkimiskohtade eest saadud tulu. Parkimisjärelvalve võttis üle eraettevõtte, kes alandas maksmata parkimistasude viiviseid, kaotas ebapopulaarsed meetmed (näiteks lukustamise) ja suurendas viivistasu korduva rikkumise eest. Need muudatused võeti hästi vastu ja uue süsteemi kohta laekuv vähene vaidlustuste hulk tõestab selle edu. Pärast juurutamist 2005. aastal kahekordistusid tulud vähem kui kolme kuuga.

### 3. PÕHIMÕTE

Nii palju kui võimalik kasutada haldusmenetlust

Reguleeritud parkimise ja tasulise parkimise korra rikkumise eest karistamisel on kõige parem, kui sellist rikkumist ei liigitata kriminaalkuriteoks. Parkimisjärelvalvet on soovitatav menetleda

### Mida PARK4SUMP ei soovita

Isegi kui parkimisjärelvalve kord on paberil olemas, võib juhtuda, et selle rakendamine õnnestub ainult osaliselt, sest ülesanne on antud valele täitjale. Sageli jaotatakse parkimisjärelvalve ülesanded erinevate organisatsioonide vahel. Parkimiskorra rikkumistega tegeleb sageli politsei, aga tasulisi parkimiskohti kontrollivad omavalitsusele kuuluvad või eraettevõtted. Viimased töötavad enamasti tulemuslikult, kuid politseil napib sageli aega ja tal on parkimiskorra rikkumise kontrollimisest olulisemaid ülesandeid. Selles olukorras on tihti lahenduseks anda parkimisjärelvalve kohustus politseilt omavalitsusasutusele või eraettevõttele. Need jälgivad kõiki parkimiskorra rikkumisi ja edastavad andmed politseile, kes määrab tegeliku karistuse.

haldusõiguse, mitte kriminaalõiguse alusel. Nii saab parkimiskorraldusega suurendada omavalitsuse tulusid, mida võib kasutada säästva liikumiskeskonna edendamiseks!

Loomulikult sõltub see riigi õigusaktidest.

Samm edasi on parkimiskorra rikkumise täielik dekriminaliseerimine, et parkimisjärelvalve kogu protsessi saaksid menetleda muud ametnikud peale politsei. Selle lahenduse peamine eelis on, et viivistasudest saadud tulu läheb riigi asemel omavalitsusele.

### 4. PÕHIMÕTE

Karistused peavad olema proportsionaalsed

Parkimiskorra rikkumise tagajärg peaks olema piisav heidutus parkimiskorralduse eesmärgi saavutamiseks (nt parkijate vahetumine, mis tagab, et kuni 15% kohtadest on vaba), kuid ka põhjendatud ja vastuvõetav. See peaks sundima juhti oma käitumist ümber mõtestama, mitte omavalitsust ja selle tegevust taunima. Üks soovitus on, et parkimise viivistasu oleks samas suurusjärgus ühistranspordis piletitu sõidu viivistasuga.

Vältida tuleks füüsilisi toiminguid sõidukiga. Ümberpaigutamist või lukustamist peaks kasutama ainult ohutus- või turvapõhjusel või kui on reaalne oht, et suur osa parkimistuludest või viivistasudest jääb saamata.

### 5. PÕHIMÕTE

Parkimisjärelvalve peab olema läbipaistev

Omavalitsus peab tagama, et sõidukijuhid saavad kogu parkimisjärelvalve protsessist aru. Makseteatel peavad olema kontaktandmed, kust saab täpsemat teavet. Parkimisjärelvalve vahe-eesmärgid peavad olema avalikult kättesaadavad. Välja võiks töötada mõistliku lähenemisviisi erinevates keeltes asjaajamise jaoks ning viivistasu otsuse vaidlustamine peaks olema võimalik minimaalse lõivuga.



Sofia: sõiduki teisaldamine  
© Robert Pressl

## 6. PÕHIMÕTE

### Erinevate parkijate õiglane ja võrdne kohtlemine

Avalikkuse toetust parkimiskorrale kahjustab, kui kõiki sõidukite kategooriaid ei ole võimalik võrdselt kohelda. Tuleb kehtestada erinevate kasutajakategooriate õiglane ja võrdne kohtlemine (nt välismaised sõidukid, linna kaubaveo- ja teenindussõidukid, diplomaatilise korpuse sõidukid jne). See ei takista parkimisjärelvalve keskendumist konkreetsetele valdkondadele (nt suur nõudlus, vähene nõuete täitmine, parkimisaja lõppemise teatamine digitaalsete maksesüsteemide kaudu) või konkreetsetele kasutusjuhtudele (nt erivajadusega inimestele mõeldud parkimiskohad, lühiajalise parkimise ja kaubalaadimise kohad).

## 7. PÕHIMÕTE

### Parkimiskontrolöride väärtustamine

Parkimiskontrolörid on parkimisjärelvalve tugevaim lüli. Nad on vahetus kontaktis juhtidega ning teevad oma igapäevatööd ja operatiivotsuseid parkimisjärelvalve edu nimel.

Neid tuleb nende töös täielikult toetada.

Oluline on kontrolöre õigesti ja järjekindlalt koolitada, et nad oskaksid inimesi parkimisel ja muudes küsimustes aidata, mitte ainult viivistasu kviitungeid välja kirjutada. Keele- ja suhtlemisoskuste viimistlemine on väga olulisel kohal. Kontrolöride kohustused võivad ulatuda parkimisest kaugemale. Parkimiskontrolörid võivad osaleda kogukonna tegevustes ja olla „silmad tänaval“ või keskenduda turistide abistamisele. Tegelikult saavad neist linna saadikud. Sel juhul tuleb nende ajakavasse lisaülesannete täitmiseks aega planeerida.

Tehnoloogial on nende toetamises oluline osa. Kergesti kasutatavad pihuarvutid, lihtsasti järgitavad ja õige otsuseni suunavad otsustusrajad, avatud sideliinid tugikeskusega ... See kõik suurendab parkimiskontrolöri rahulolu oma ametiga.

### Ühendkuningriik/Norra: muudatused suurema professionaalsuse nimel

Briti parkimisliit on tänaval parkimise valdkonna uute oskuste ja koolituste väljatöötamise liider. Suurbritannias töötab parkimissektoris ligikaudu 80 000 inimest, sealhulgas 15 000 parkimiskontrolöri. Briti parkimisliidu liikmetele on nn pehme akrediteerimissüsteem, mis määrab sektori koolitusstandardid ja töökvalifikatsiooni.

PARK4SUMPi partnerlinna Trondheimi parkimiskontrolöride koolitusmeetod on vähendanud haiguspäevade arvu ja tööjõuvoolavust. [Täpsem info selle kohta on esitatud Trondheimi videoaruandes.](#)



Skaneerimisauto Rotterdams  
© FGM Harry Schiffer





## 5. Parkimisjärelevalve vahendid

### 5.1 TÄNAVAPLANEERIMISE VAHENDID TÕHUSTAVAD PARKIMISJÄRELEVALVET

1. põhimõte „Luu sõidukijuhile lihtsasti arusaadav parkimissüsteem“ käsitleb parkimiskorra järgimise soodustamist läbimõeldud parkimiskorralduse ja linnakeskkonna planeerimise abil. Omavalitsus peab paigaldama selge ja üldarusaadava märgistuse, mis piiritleb reguleeritavad alad ja selgitab tänavakasutuse korraldust. Parkimiskohad peavad olema selgelt tähistatud ja muust avalikust ruumist eristatud, et oleks selge, kuhu tohib parkida. Sellist märgistamist saab teha mitut moodi: värvi või erinevate pinnamaterjalide abil. See võib viidata ka parkimiskohtade erinevale otstarbele (nt erivajadusega inimeste, elanike või kaubaveosõidukite jaoks mõeldud parkimiskohad, peatumiskohad).

### 5.2 LUKUSTAMINE JA ÜMBERPAIGUTAMINE

Rattalukusti sõiduki liigutamise takistamiseks. Harilikult on see sõiduki ratast ümbritsev konstruktsioon, mis on ette nähtud nii selle konstruktsiooni kui ka ratta eemaldamise vältimiseks. Sõidukite lukustamist kasutatakse mõnes piirkonnas, kuid see on vaieldav meede. Sama kehtib sõiduki ümberpaigutamise kohta: kohalikul omavalitsusel on sageli lubatud teisaldada sõiduk, mis maha jäetud või avalikul teel ebaseaduslikult pargitud. Sõiduk viiakse suletud parklasse ja selle kättesaamiseks tuleb maksta suur tasu (koos ümberpaigutamiskuluga).

### 5.3 DIGITAALNE PARKIMISJÄRELEVALVE

Omavalitsustes saab rakendada ainult sellist parkimisjärelevalvet ja tehnoloogiat, mis on riigi õigusaktidega lubatud.

Enamikul juhtudel on parkimisjärelevalves ka digitaalne komponent, isegi kui see on lihtne viivistasude jälgimise andmebaas. Kuigi tehnoloogiad on olemas, võivad nende tõhusat kasutuselevõtmist takistada regulatiivnõuded. Näiteks: nõue, et digitaalselt tuvastatud parkimiskorra rikkumised peab inimene üle kontrollima, riiklike registreerimismärkide registrile juurdepääsu puudumine andmekaitsemeetmete tõttu jne.

#### **Isikuandmete kaitse üldmääruse nõudeid tuleb teada!**

Nii digitaalse kui ka vahetu asjaajamise korral on isikuandmete kaitse primaarne ja isikuandmete kaitse üldmääruse nõudeid tuleb täita. Omavalitsus peab välja töötama isikuandmete kaitse üldmääruse nõuetele vastava tegevuskorra ja tagama, et lepingupartnerid seda järgivad. Omavalitsus peaks oma andmepoliitikat tutvustama ja määrama vastutava töötleja. Parkimiskorda järgivate juhtide andmed tuleb süsteemist kustutada, kui nad ei ole valinud kontopõhist süsteemi.

Digivahendeid saab kasutada parkimisjärelevalve erinevates etappides.

#### **Sõiduki identifitseerimine**

- Parkimiskontrolöride marsruudi juhuslikustatud ja nutikas koostamine:

õiglane ja tõhus parkimisjärelvalve põhineb osaliselt seadmetel, mis juhuslikkuse alusel koostavad parkimiskontrolöride marsruudid, kuid suunavad neid ka kohtadesse, kus võib eeldada tasulise parkimise korra rikkumist.

Täiustatud lahenduse korral võib kasutusel olla ka automaatne identifitseerimine skaneerimissõidukite ja robotite abil.

- Registreerimismärgi automaatne tuvastamine: skaneerimisautodele või -mootorratastele saab paigaldada kaamerad.
- Parkimiskohtade hõivatuse reaajas tuvastamine: peale parkimismajade kohta teadaolevate andmete on andurite ja kaamerate abi üha enam võimalik saada infot parkimiskohtadest tänaval. See võimaldab koostada paremad marsruudid ja analüüsida parkimiskohtade hõivatust. Selleks on aga vaja olemasolevate parkimiskohtade täpseid geoinfoga kaarte ja neid sageli värskendada (nt parkimiskorra ajutiste muudatuste korral).

#### Parkimiskorra rikkumise tuvastamine

- Parkimisõiguse kontrollimine pihuarvuti abil. Neid saab varustada kaamera, geolokaatori ja printeriga.
- Parkimisõiguste digiregister: enamik digitaalsete parkimislahendusi põhineb digiregistril (serveril), kus on talletatud sõidukikohased parkimisõigused (riikliku registreerimismärgi järgi). Need õigused võivad olla ajutised (makse alusel) või püsivad (elanik, erivajadusega inimene). Need on alati asukohapõhised (nt elaniku parkimisõigus kehtib teatud piirkonnas), kuid asukohad võivad olla erineva suurusega (tänav, tsoon, kogu linn). See andmebaas on parkimise haldamise andmekeskus ja parkimisjärelvalve infoallikas.
- Registreeritud sõidukite riiklik andmebaas.
- Riikidevahelised või omavalitsuse ja riigi kahepoolsed lepingud.

#### Tegevus parkimiskorra rikkumise korral: viivistasud ja trahvid

- Paberivaba maksejuhise väljastamine.
- Veebipõhine vaidlustamine.

Digivahendeid saab ühendada omavalitsuse parkimise tulemustabelis. Paljud turul osalejad pakuvad tarkvara, mis kogub, integreerib ja analüüsib ülalnimetatud digivahendite abil erinevatest allikatest saadud teavet: hetkega on kättesaadav parkimiskohtade hõivatus, rahatootlus jne.

#### Hollandi riiklik parkimisregister

Hollandi riiklikus parkimisregistris digitaalselt talletatud andmed on sujuva parkimisjärelvalve alus. Pargitud sõidukite registreerimismärke saab skaneerimissõidukite abil reaajas kontrollida. Asukohateabega seotud parkimisõiguste registrist kontrollitakse, kas konkreetse registreerimismärgiga sõidukil on parkimisluba või kas parkimise eest on tasutud. Selline lahendus on märgatavalt suurendanud valmisolekut maksta.

PARK4SUMPi partnerlinn Rotterdam on digitaalse parkimisjärelvalve suurepärase näide. Täpsemalt siin [videos](#).

Täielikult digitaalne parkimisjärelevalve	Mehitatud parkimisjärelevalve
<p>Võimalus parkimisjärelevalveks suuremal parkimisalal.</p> <p>Süsteem on õiglasem, kui parkimisjärelevalvet tehakse suuremal alal.</p> <p>Pärast alginvesteeringut on täiendava parkimisjärelevalve kulud väikesed. Tänu tõhususe kasvule vabanenud ressursi saab kasutada mujal.</p> <p>See meeldib parkimiskontrolöridele, sest nende ameti prestiiž suureneb.</p> <p>Parkimine muutub osaks üldisest üleminekust e-asjaajamisele.</p>	<p>Riigi õigusaktid ei luba registreerimismärgi automaatset tuvastamist.</p> <p>Digiasjaajamise ja -taristu puudumine omavalitsuses.</p> <p>Puudub tsentraliseeritud ja lihtne juurdepääs registreerimismärkide registrile.</p> <p>Digiasjaajamisele üleminek võib väikesele parkimisjärelevalveüksusele olla ülejõukäiv.</p> <p>Võimaldab parkimisjärelevalvel osaleda kogukonna tegevuses, olla „silmad tänaval“ ja täita lisaülesanded, näiteks jagada teavet turistidele.</p> <p>Tööjõumahukam, annab inimestele tööd.</p>

Digitaalse või mehitatud parkimisjärelevalve valimise põhjused

Digivahendeid saab kasutada erineval otstarbel. Nii saab kulusid kokku hoida, kuid sellel on ka õiguslikud piirangud. Parkimisjärelevalve digivahendeid saab kasutada ka muude (kriminaal)kuritegude korral: registreerimismärgi automaatse tuvastamise andmete abil saab kontrollida, kas sõiduk on varastatud või kas kindlustus kehtib.

#### 5.4 PARKIMISJÄRELEVALVE ANDMETE KASUTAMINE STRATEEGILISTE OTSUSTE TEAVITAMISEKS

Digitaalne ja mehitatud parkimisjärelevalve annavad põnevat teavet selle kohta, kuidas linnad toimivad. Nutikad parkimiskontrolörid ja liikumiskeskonnaga tegelevad osakonnad

kasutavad neid andmeid parimal moel oma toimingutest ja strateegiatest teavitamiseks (nt SUMP).

See on seotud ka PARK4SUMPi parkimispõhimõttega nr 23: oodake ja jälgige tegelikku nõudlust, enne kui hakkate ehitama prognooside järgi<sup>2</sup>. Parkimisjärelevalve kaudu kogutud andmed aitavad kaardistada tegelikku nõudlust ja parkimissurvet. Samuti annab see teavet maksemäärade, kõige rohkem/vähem raha koguvate parkimisautomaatide, rikkis parkimisautomaatide ning parkimiskorra kõige suurema/väiksema rikkumisega tänavate kohta.

See teave võib aidata täpsemalt suunata korrashoiu- ja kontrollimeetmeid. Rikkis parkimisautomaate, vandaalide rikutud märke jms saab kiiremini parandada, kui teave edastatakse süstematiseeritult.

<sup>2</sup> CIVITAS PARK4SUMP, Parkimise haldamise hea tava ja põhjused, veebilehel: [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)



Ebaseaduslikult kõnniteele pargitud auto  
© shutterstock.com

## 6. Parkimisjärelvalvega seotud spetsiifilised probleemid

### 6.1 ERIVAJADUSEGA INIMESE PARKIMISKAARDI MITTESIHIPÄRANE KASUTAMINE

Parkimisjärelvalve strateegia otsustamisel on äärmiselt oluline ühtne arusaam erivajadusega inimeste parkimisõigustest. Erivajadusega inimeste jaoks on olemas standardne parkimiskaart, mida tunnustatakse kõikides ELi riikides. See parkimiskaart<sup>3</sup> võimaldab erivajadusega inimesel, kellel on õigus kasutada teatud parkimisvõimalusi tema elukohaks olevas liikmesriigis, hõlpsamini liikuda teise liikmesriigi territooriumil ning kasutada kõiki selles riigis erivajadusega inimestele pakutavaid parkimisvõimalusi.

Selle soovitusena nähakse ette erivajadusega inimese parkimiskaartide standardne vorm ja tunnustamine ELi riikides, et parandada nende inimeste autoga liikumise võimalusi. Lisas „Ühenduse erivajadusega inimese parkimiskaardi mudeli nõuded“ on väga konkreetsed reeglid standardse Euroopa kaardi välimuse, kõrguse, laiuse, värvuse, materjali (plastkattega) ja teksti kohta ning selle kohta, kuidas ja kus tuleb esitada liikmesriigikohane teave. Kaardi väljastamise eest vastutavad ELi liikmesriigid.

Iga liikmesriik kasutab oma erivajaduse määratlust ja kehtestab kaardi andmise korra.

Soovituse eesmärk ei ole muuta seda, kuidas erivajadusega inimese parkimiskaarti riiklikul tasandil kasutatakse. Siiski on sellel oluline mõju

erivajadusega kodanike liikumisvabadusele ja iseseisvale toimetulekule Euroopa Liidus. Mitmes liikmesriigis on lisatud elemente, mida soovitus ei nõuta:

Kopeerimisvastane paber, hologramm, vöotkood või QR-kood, NFC-märgis kaardi juhtmeta identifitseerimiseks.

### Projekt „Enable“

Dublini politsei alustas 2017. aastal erivajadusega inimeste parkimiskohtade ja parkimislubade kasutamise jälgimiseks nn „toimingu lubamist“. Mittesihipäraselt kasutatud load konfiskeeritakse ja tagastatakse väljastajale. Rikkujad võetakse vastutusele. Selle tegevuse toetamiseks korraldati kampaania sotsiaalmeedias, televisioonis ja raadis. Seda kampaaniat korraldati ka väljaspool Dublinit.

<sup>3</sup> Ühenduse mudel võeti kasutusele nõukogu soovitusena 98/376/EÜ.



Oluline on märkida, et parkimiskaardist saadava kasu suurenedes süveneb selliste kaartide võltsimise või nendega ebaseadusliku kauplemise tendents. Kaartide ühtlustamise tagajärjel on need muutunud äärmiselt lihtsaks, mistõttu on neid lihtsam võltsida. Seega tuleb võltsimise ja pettuste vältimiseks kaaluda täiendavate turvaelementide kasutuselevõtmist.

Erivajadusega inimese parkimiskaardi kolm peamist pettusevarianti:

1. kaarti kasutab isik, kes ei ole kaardiomanik – sageli kaardiomaniku pereliige või hooldaja
2. kasutatakse surnud isiku kaarti – pärast kaardiomaniku surma ei tagasta pereliikmed kaarti väljastajale
3. kasutatakse duplikaati: kaardiomanik või tema nimel tegutsev isik nõuab kaardi duplikaati, kuigi ka originaalkaart on alles.

## 6.2 UUED KITSASKOHAD

### Parkimisjärelvalvest avaliku ruumi haldamiseni

Sellistes linnades nagu Barcelona kontrollivad parkimiskontrolörid liiklusvoo/-ohutuse parandamiseks bussiradu, bussipeatusi, jalakäijate ülekäigukohti, topeltparkimisi ning kaubalaadimiskohti.

Nende kohustused võivad ulatuda ka kõigi kohaliku omavalitsuse pädevusse kuuluvate linnaruumi elementide, sealhulgas tehnoarajatiste (eskalaatorid, liftid, pusrakaevid, foorid, valgustid, tänavamööbel, prügikastid) ning linnahaljastuse seisukorra jälgimise ja registreerimiseni.

### Laadimistaristuga parkimiskohtade otstarbekas kasutamine

Tänaval parkimise uued funktsioonid (näiteks laadimisvõimalus) teevad parkimisjärelvalve

keerukamaks. Kui elektrisõidukite jaoks on jätetud konkreetsed kohad, kas parkimiskontrolör saab kontrollida, et sõiduk on elektriline ja laadimas (isegi kui kaabel on ühendatud)?

### Jalgrataste parkimisjärelvalve

Leuveni linnas Belgias tegeldakse aktiivselt jalgrataste parkimiskorraldusega ja see on linn, mille tänavatel on tohutu hulk jalgrattaid. Mõnel tänaval on värviga tähistatud alad, kuhu saab jalgratta lühiajaliselt parkida. Parkimisjärelvalve peamise meetmena saab politsei valesti pargitud jalgratta viia kesksesse hoiukohta, kust omanik selle kätte saab. See võib toimuda siis, kui jalgratatele on kehtestatud püsiv parkimispiirang või ajutine piirang teatud sündmuste korral, kui jalgratas on märgistatud ja seda ei ole 3 nädalat liigutatud või kui jalgratas takistab ligipääsu.

### Parkimisjärelvalve hoonetes

Ehituseeskirjadega on kehtestatud parkimisnormid, mis määravad, kui palju peab uues hoones olema parkimisruumi. Brüsseli piirkonnas rakendatakse parkimisnorme tagasiulatuvalt hoonetele, kus inimesed töötavad. Seda poliitikat rakendatakse keskkonnalubade kaudu, mille ettevõtted peavad oma äritegevuseks hankima. Keskkonna-aruandes tuleb teatada parkimiskohtade arv hoones.

Liigsed parkimiskohad tuleb normide kohaselt järk-järgult kõrvaldada või rakendada ettevõttele trahv/maks.

Selle korra eeliseks on hoonefondi renoveerimise edasilükkamise või kehtivatele normidele mittevastavate hoonete rentimisega soovitud konkurentsieelise kaotamine.

Brüsseli piirkondlikud keskkonnateenistused kontrollivad ärihoonete parkimiskohtade aasta-aruandeid.



Illegaalselt kõnniteel parkiv sõiduk.  
© shutterstock.com

### **Veebirakenduste pahatahtlikud arendajad**

Mitte ainult juhid ei püüa parkimiskorrast mööda hiilida. Ka rakenduste arendajad võivad rikkuda kohalikke nõudeid ja parkimiskorda. Ei tohi lubada selliseid küsitavaid võtteid nagu

avaliku ruumiga kauplemine eraisikuna või eraomandisse kuuluvate parkimiskohtade edasimüümine kohalike või üldisi ohutuseeskirju täitmata. Sel juhul võtab parkimisjärelvalve süüdistuse esitamise rolli.

### **Hollandis keelati parkimiskellarakendus Parkeerwekker**

2021. aasta veebruaris keelustas Hollandi kohus parkimiskellarakenduse Parkeerwekker. Rakendus teatab juhile, kes ei ole parkimise eest maksnud, skaneerimissõiduki lähenemisest. Otsus põhineb asjaolul, et rakendus õhutab kasutajaid valesti käituma. Amsterdami linnavalitsus pöördus kohtusse pärast seda, kui nende kohtumised rakenduse arendajaga oodatud tulemust ei andnud. Rakendus põhines andmete hankimisel sõidukite pardakaameratest ja selle abil skaneerimissõidukite liikumise kaardistamisel. Kohus otsustas, et avalik huvi on konkreetse juhtumi korral ärihuvist suurem.



## 7. Viited

1. PARK4SUMP (2020), Good reasons and principles for Parking Management (Parkimise haldamise hea tava ja põhjused), veebilehel: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Voog? Sihtkoht! Linnaparkimise standardlahenduste poole)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Kuidas teha tänaval parkimisest edulugu?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Digiparkimise kohalikud võimalused)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Parkimine ja linna arendamine)
6. PARK4SUMPi videod parkimisjärelvalve kohta, veebilehel: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. Kasulik info tänaval parkimise skeemide ja parkimisjärelvalve kohta: <http://www.europeanparking.eu/en/awards/>









[www.Park4SUMP.eu](http://www.Park4SUMP.eu)



@civitas\_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Selle väljaande sisu eest vastutavad ainuisikuliselt autorid. See ei pruugi kajastada Euroopa Liidu arvamust. Euroopa Liit ei vastuta nimetatud dokumendis esitatud teabe kasutamise eest. Kõik pildid on saadud vastavate partneritelt koos selles väljaandes avaldamise loaga (kui ei ole teisiti märgitud).



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

PARK4SUMP on üks algatuse CIVITAS projektidest.  
Täpsemalt: [civitas.eu](http://civitas.eu).

Seda projekti rahastatakse Euroopa Liidu teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammist „Horisont 2020“ toetuslepingu nr. 769072 alusel.